

SOUHRN ANALYTICKÉ ČÁSTI

V rámci analytické části byly nejprve provedeny rozsáhlé **průzkumy**, a to jak na komunikační síti, tak v organizacích. Byl také proveden průzkum dopravního chování.

Pro **profilový průzkum** bylo využito Celostátní sčítání dopravy 2020 doplněné o profily provedené v rámci směrového a křižovatkového průzkumu.

Křižovatkový průzkum byl realizován na 50 křižovatkách v časech 6:00 – 11:00 a 13:00 – 18:00. Každá křižovatka byla měřena jednou v celkem 4 termínech. Výsledky jsou prezentovány tabulkou i grafickou formou v samostatné příloze.

V rámci průzkumů proběhlo i **Vyhodnocení dat veřejné linkové dopravy** a to na základě dat z odbavovacích zařízení pro duben a říjen 2019. Byl vyhodnocen počet osob cestujících do jednotlivých měst a obcí a také na jednotlivých linkách. Nejvíce osob autobusy VLD cestuje do Černilova, Dobrušky, Holic, Hořic, Jaroměře, Jičína, Nechanic, Nového Města nad Metují, Nového Bydžova, Opatovic nad Labem, Pardubic a Prahy. 85 % všech nástupů a výstupů VLD v Hradci Králové se uskuteční na Terminálu HD. Pro vnitroměstské cesty není VLD téměř využívána s výjimkou relace mezi Terminálem HD a Veterinární školou.

Směrový průzkum probíhal během jednoho dne v čase 6:00 – 18:00 na celkem 42 lokalitách rozdělených do 3 kordonů – širší okolí, bližší okolí a centrum. Průzkum byl vyhodnocen automaticky softwarem na vyhodnocení RZ vozidel a jeho výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze.

Průzkum cestovních časů zahrnoval celkem 20 jízd plovoucím vozidlem po 10 trasách. Jednotlivé zjištěné časy byly porovnány s dopravním modelem, kdy bylo zjištěno, že v dopravním modelu se odchylky od skutečnosti pohybují do 15 % na obě strany.

Manipulační jízdy činí podle Dopravního podniku města Hradce Králové za pracovní den obvykle 966 km, což je necelých 5 % celkových přepravních výkonů. Nejzatíženější je výjezd z vozovny v Pouchovské ulici a severní část II. dopravního okruhu.

Cyklistický průzkum, Průzkum MHD a Průzkum osobní železniční dopravy byly s ohledem na významné zkrácení způsobené vládními opatřeními odložen na podzimní měsíce 2021.

Pro **Průzkum dopravního chování** byla využita data zpracovaná v roce 2017 pro účely tvorby rámci udržitelné městské mobility (SUMF). Po utřídění data byla pro další zpracování využita data z 1 014 domácností a o 1 947 obyvatelích. Mezi základní výsledky průzkumu patří průměrná hybnost 2,22 cest na obyvatele, dělba přepravní práce podle počtu cest i podle účelu cest, účel cesty, prostorové rozložení cest, cestovní doba, průměrná cestovní doba, rychlost a délka dle dopravního prostředku, čas strávený cestami, stupeň automobilizace a míra obsazenosti vozidel.

Při průzkumu dopravního chování organizací bylo osloveno 42 významných organizací, z nichž 18 odpovědělo. Byl zjišťován podíl jednotlivých módů dopravy zaměstnanců, u kterého byl zjištěn vyšší podíl IAD a MHD+VHD než pro celkový průzkum dopravního chování. Dále byly zjišťovány intenzity zásobování a jiné dopravy v rámci firem.

Na základě dopravních průzkumů a dalších zdrojů poznatků byla vypracována problémová analýza ve 14 oblastech.

V oblasti **Opravy komunikací** byl zjištěn převážně rostoucí trend vynaložených nákladů na opravy, který však z významné části kompenzuje vliv inflace. Dalším trendem je zvyšování





výdajů na opravu chodníků, povrchu vozovek a zastávek MHD na úkor běžné údržby místních komunikací. To sice na jednu stranu značí určitou podporu udržitelnějších módů dopravy, na druhou stranu může vést k nárůstu nespokojenosti občanů s technickým stavem komunikací, který byl v názorové mapě často opakován. Celkově se v posledních letech pohybují náklady na opravy komunikací okolo 80 – 90 mil. Kč,, z toho přibližně 40 % spotřebují místní komunikace, dalších 40 % chodníky a zbývajících 20 % ostatní položky (dopravní značení, mosty, světelná dopravní signalizace).

Z hlediska **Bezbariérovosti komunikací** probíhá již od roku 2013 projekt mapování bariér v prostoru, na kterém může participovat i veřejnost. Výsledkem je kategorizace přístupnosti v tříbarevné stupnici – 1 (zelená) znamená bezbariérovost bez problémů, 2 (oranžová) vstup s potřebou pomoci a 3 (červená) objekt téměř nepřístupný. Z výsledků mapování bylo zjištěno, že osobám se zrakovým postižením chybí vodící linie, signální a varovné pásy u přechodů a na zastávkách MHD. Pohyb je komplikován reklamními tabulemi a nevhodně umístěnými stojany na kola.

V rámci širšího centra města byly vytvořeny v letech 2007 – 2010 4 bezbariérové trasy, které však nejsou vzájemně propojeny. Připravuje se realizace páté bezbariérové trasy, která bude ze všech nejdělsí a vzájemně jednotlivé dílčí trasy propojí.

V kapitole **Bezpečnost a zklidňování dopravy** byla podrobně analyzována nehodovost na území města Hradce Králové v letech 2011 – 2020. K analýze byla využita veřejně přístupná databáze nehody.cdv.cz. Během uvedených 10 let se na území města událo 9 178 nehod, při nichž zemřelo 29 osob, 121 bylo těžce zraněno a 1 792 bylo zraněno lehce. Počet nehod vykazuje mírně rostoucí trend, avšak následky nehod spíše stagnují. Zatímco mírně klesá počet srážek mezi jedoucími vozidly, roste počet srážek se zaparkovaným vozidlem nebo s pevnou překážkou. To může souviset s rostoucím problémem parkování, který se vyskytuje převážně v centrech měst a na sídlištích ve všech českých městech.

Z analýzy bezpečnosti vyplynul vysoký podíl usmrcených a těžce zraněných chodců a cyklistů, přestože podíl jejich účasti ne nehodách je poměrně nízký. Zvýšení bezpečnosti těchto zranitelných účastníků provozu tam musí být jednou z priorit návrhové části plánu udržitelné mobility.

Při lokalizaci nehod nebyly zjištěny zvlášť nehodové lokality podle obecné definice (3 nehody s osobními následky za rok, nebo 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky, nebo 5 nehod stejného typu za rok). Určité koncentrace nehod nenaplňujících uvedená kritéria byly zjištěny na 5 místech města, a to především na několika místech II. dopravního okruhu. Co se týče nehod chodců, byla menší koncentrace nehod zjištěna na několika místech Gočárový třídy, na Pražské třídě, Československé armády, Ignáta Hermana a Třídě SNP. Celkově ve spolupráci s Policií ČR bylo vytipováno 10 neproblematičtějších míst z hlediska bezpečnosti provozu:

1. okružní křižovatka u ČKD,
2. křižovatka MK Březhradská x Rovná,
3. světelně řízená okružní křižovatka silnic I/31 a I/35 Brněnská, Sokolská, Gočárův okruh,
4. křižovatka MK Palachova x Milady Horákové x Brožíkova,
5. křižovatka MK Jana Masaryka x třída Edvarda Beneše,
6. křižovatka Pospíšilova x Pouchovská,
7. křižovatka na malém vnitřním okruhu Komenského x Nezvalova x Mýtská x U Kavalíru,
8. stávající výjezd od Fakultní nemocnice,
9. Zborovská ulice (III/29810) – úsek mezi křižovatkami s MK Ve Stromovce a Labská louka,
10. ulice Koutníkova a Antonína Dvořáka.

U většiny z uvedených problémů existují v zásobníku projektů města projekty, které mají mimo jiné za úkol situaci na daných místech zlepšit.





V oblasti **Revitalizace veřejného prostoru** je možné konstatovat, že se v Hradci Králové nachází všechny druhy veřejných prostranství, která jsou uvedena v metodice Ústavu územního rozvoje, tj. náměstí, ulice, parky, veřejná prostranství navazující na dopravní terminály, prostranství kolem vodních ploch i sportovních staveb, podchody, lávky. Základem prostranství, kromě některých v širším centru města je veřejná zeleň, drobná architektura a městský mobiliář. Kvalitní veřejné prostranství chybí v okolí třídy Edvarda Beneše a ve většině okrajových městských částech (Malšovice, Piletice, Plačice, Plácky, Plotiště nad Labem, Pouchov, Rusek, Svinary, Svobodné Dvory, Třebeš, Věkoše). Městské části Malšovice a Svinary jsou však obklopeny hradeckými lesy. Nejvýznamnějšími bariérami omezující dostupnost veřejných prostranství a průchodnost území jsou II. dopravní okruh, silnice I. a II. třídy, železniční trať a řeka Labe.

Od roku 2015 byla revitalizována území Slunná loučka, park Háječek, schodiště Bono Publico a prostranství před zimním stadionem. Do roku 2030 se připravuje rekonstrukce například ulice v Kopečku, Velkého náměstí, znovuoživení sídliště Moravské Předměstí, letiště Hradec Králové, sjezdovky na Rozárce, kampusu Univerzity Karlovy, Žižkových sadů, Jiráskových sadů, Orlického nábřeží, Stříbrného rybníku a lokality Aldis.

V kapitole o **Růstu vnější dopravy** byla vyhodnocena prognóza dopravní poptávky do roku 2040, která byla prověřena dopravním modelem na silniční síti s uvažovaným zprovozněním dálnic D11 (Hradec Králové – Jaroměř) a D35 (Opatovice nad Labem – Časy) s plánovaným zprovozněním na konci roku 2021. Na téměř všech vyhodnocených profilech byl zjištěn nárůst dopravy, v některých případech (např. ulice P. Jilemnického), až na dvojnásobek. Nejzatíženějším profilem je a stále bude silnice I/37, kde má dojít k nárůstu z 11 028 voz/24 h na 14 820 voz/24 h. Nejvíce vnější dopravy je generováno podél silnic I. tříd.

Z hlediska vývoje demografie je možné konstatovat, že počet obyvatel Hradce Králové mírně klesá (za posledních deset let pokles přibližně o 1 700 osob). Vlivem demografický procesů dochází k zvyšování se podílu seniorů starších 65 let v celkové populaci, mírně roste také podíl dětí do 15 let. Ve většině sousedních obcí naopak dochází k růstu celkového počtu obyvatel.

Co se týče **Rozvoje cyklistické dopravy**, nemá Hradec Králové zpracován generel cyklo dopravy, ale cyklistická doprava je nedílnou součástí jiných strategických dokumentů vypracovaných v posledních letech. Pro cyklistickou dopravu jsou v Hradci Králové velmi příznivé fyzicko-geografické předpoklady, jelikož se Hradec Králové nachází v Polabské nížině v nadmořské výšce nepřesahující 280 m. n. m. Příznivé jsou také klimatické podmínky.

V současné době se nachází v Hradci Králové více než 80 km cyklistických komunikací s dopravním značením, které jsou doplněny dalšími komunikacemi vhodnými pro cyklisty. V roce 2013 činil podíl cyklistické dopravy na cestách po městě přibližně 21 %, v roce 2018 však klesl na 18 %. Pro opětovné navýšení podílu cyklistické dopravy je potřeba zlepšit spojitost sítě, příměst v prostoru i v čase a bezpečnost. Mezi připravované projekty nových cyklostezek a obecně cyklistických opatření patří například spojení Slezského Předměstí se Slatinou, centra se Svinary přes Malšovu Lhotu, Pražského předměstí s Březhradem, Pražského předměstí s Kukleny, Věkoš s Plácky či tzv. zelený okruh kolem města.

V Hradci Králové působí od května 2020 služba sdílených kol. Co se týče systému Bike and Ride, neboli kombinace cyklistické a veřejné dopravy, funguje tento systém u hlavního nádraží a terminálu VHD, kde jsou stojany pro parkování jízdních kol téměř plně obsazené. Do roku 2019 zde navíc byla v provozu cyklověž. U druhé nejvýznamnější stanice na Slezském Předměstí naopak vhodné podmínky pro parkování jízdních kol nejsou. Pro parkování jízdních kol je dále k dispozici cyklověž u OC Futurum a bezpečnostní stojany na kola na řadě míst.

V kapitole **Rozvoj komunikační sítě** jsou jmenovány hlavní rozvojové projekty města ze zásobníku projektů, které jsou doplněny o projekty ŘSD, Správy železnic a Královéhradeckého kraje. Mezi nejvýznamnější projekty v silniční dopravě patří dostavba nadřazené sítě k odvedení





nadměrné tranzitní dopravy přes město, především Severní tangenta, Jižní spojka a Jižní propojení. Významným projektem je také přestavba křižovatky Mileta, rekonstrukce křižovatek Milady Horákové x Palachova, Resslova x Průmyslová. Z nových komunikací, které souvisí s rozvojem území je nejvýznamnější plánovanou stavbou lokalita Nová Zelená, kde kromě změny vedení stávající sběrné ulice Zelená ve vztahu k silnici I/11 přibude řada obslužných místních komunikací.

Již v krátkodobém horizontu je významné také zprovoznění dálnice D11 k Jaroměři a dálnice D35 v úseku Opatovice – Časy. Ve vzdálenějším časovém horizontu připravuje ŘSD také dálnici D35 ve směru na Jičín, prvním úsekem je Plotiště – Sadová. Z železničních projektů je nejvýznamnější zdvojkolejnění železničních tratí do Pardubic, Velkého Oseku a Chocně. Tím dojde v těchto směrech k významnému navýšení kapacity. V rámci zdvojkolejnění tratě do Pardubic se plánuje i výstavba nové železniční zastávky Hradec Králové-Břehrad, která výrazně zlepší spojení této městské části s Pardubicemi i okolím hlavního nádraží v Hradci Králové. Začíná rovněž příprava studie proveditelnost vysokorychlostní tratě Praha – Hradec Králové – Polsko (Wrocław), která se prozatím sledována v několika variantách.

Na základě dopravního modelu bylo významné naplnění kapacity až přetížení zjištěno na několika průjezdných úsecích silnic I. tříd, zejména na silnici I/11 západně od Hradce Králové, v ulicích Koutníkova a Bratří Štefanů. V názorové mapě nebyli občané například spokojeni ani s propustností okružní křižovatky „Koruna“, s křižovatkami na Kladské a Zborovské ulici, výjezdem z fakultní nemocnice a křižovatkou Mileta.

V oblasti **Integrovaného dopravního systému** bylo konstatováno, že podrobná analýza provozu MHD byla již provedena v roce 2017 v rámci Strategického rámce pro rozvoj veřejné dopravy (SUMF). Tato analýza jako hlavní problémy vyhodnotila nepřehledné jízdní řády, neexistence koordinace linek ve společných úsecích, naddimenzovaný počet spojů v určitých relacích, neprovázanost systému MHD se systémem IDS IREDO a nevhodné trasování linek noční dopravy. Je možné konstatovat, že všechny uvedené nedostatky nadále přetrvávají, jelikož z navržených 31 bodů akčního plánu SUMF bylo plně realizováno jen 3 body zcela, 1 probíhá a 10 bylo realizováno jen částečně. Jednání mezi magistrátem Hradce Králové a Dopravním podnikem stále probíhají.

Jedním z výstupů analýzy v oblasti integrovaného dopravního systému je mapa dostupnosti zastávek MHD. Z ní vyplynulo, že pouze 56 obyvatel nemá nejbližší zastávku ani do 1 200 m, 271 obyvatel má nejbližší zastávku ve vzdálenosti 800 – 1 200 m a 7,7 % obyvatel zastávku ve vzdálenosti 400 – 800 m. Téměř 92 % obyvatel má nejbližší zastávku MHD do 400 m chůze.

Z názorové mapy vyplanula spokojenost občanů s řešením přestupního uzlu Hlavní nádraží / Terminál HD. Negativně se však vyjádřili o vzniku zpoždění spojů na Gočárově třídě a u okružní křižovatky „Koruna“ a o zhoršené průjezdnosti některých ulic z důvodu nevhodně parkujících vozidel a zásobování. Vyskytly se též připomínky o chybějících zastávkách či nevyhovujícím technickém stavu těch stávajících.

Oblast Integrovaného dopravního systému zahrnuje také veřejnou linkovou dopravu, která je tvořená 68 příměstskými linkami, 17 dálkovými linkami a 9 mezinárodními linkami. Většinu příměstských linek zajišťují dopravci na základě nových smluv s účinností od března 2021, což přineslo zvýšení kvality poskytovaných služeb. V některých relacích, například do Bělče nad Orlicí či Vysoké nad Labem se vzájemně doplňují MHD a VLD, nevýhodou je však odlišné tarifní uspořádání.

Osobní železniční doprava je z Hradce Králové vedena po všech existujících tratích, celkem do 5 směrů. Ve 4 směrech je trať elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou. Železniční doprava do 4 směrů poskytuje dobrou cestovní rychlost v porovnání s VLD i IAD. Horší konkurenceschopnost je pouze u trati do Hořic a Jičína, přičemž tento problém se prohloubí,





pokud dojde k postupné výstavbě dálnice D35 tímto směrem a zároveň nedojde k zvýšení cestovní rychlosti na železniční trati.

Z hlediska přehlednosti pro cestující i omezených možností využití je problematická existence dvou paralelních integrovaných systémů – IDS IREDO a VYDIS. Zatímco tarif IDS IREDO zahrnuje všechny příměstské linky VLD, některé dálkové linky VLD a všechny železniční tratě na území Královéhradeckého a Pardubického kraje, neplatí na MHD ani v Hradci Králové, ani v Pardubicích. Oproti tomu tarif VYDIS zahrnuje MHD v obou krajských městech, Hradci Králové a Pardubicích, a vlaky společnosti České dráhy na tratích v okolí těchto měst. Tato dualita je problematická zejména z hlediska možnosti kombinace MHD a VLD do okolních obcí, kde jsou poskytovány oba druhy autobusové obsluhy – například do Stěžer, Bělče nad Orlicí či Vysoké nad Labem. V těchto případech neexistuje žádná tarifní nabídka, která by pro pravidelné cestující umožnila využívat jednu předplatní jízdenku pro oba módy.

Vodní a letecká doprava má v Hradci Králové jen marginální zastoupení. Řeka Labe je splavná pouze do Kunetic (s přerušením u Přelouče), dále k Hradci Králové se jedná jen o účelovou vodní cestu. Plavba je z Hradce Králové možná do Smiřic pro osobní lodní dopravu, sportovní a rekreační plavbu. Připravuje se možnost plavby až do Jaroměře a propojení Správcického písníku s řekou Labe. Na řece Orlici je povoleno používat pouze lodě s elektrickým pohonem.

Letiště Hradec Králové je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště kategorie 2B s betonovou a travnatou vzletovou a přistávací drahou. Oblast letiště patří v současnosti k nejvýznamnějším rozvojovým územím města.

Doprava v klidu je v Hradci Králové regulována pouze v širším centru města tzv. Integrovaným systémem parkování, který je provozován na základě koncesní smlouvy. Zpoplatněné parkování tímto způsobem zahrnuje území ohraničené II. dopravním okruhem s přesahem do Pražského předměstí směrem k Hlavnímu nádraží. Podle charakteru území je rozlišováno 6 druhů parkovacích zón, ve kterých platí rozdílné podmínky parkování, kdy ve dvou rezidenčních zónách je parkování povoleno jen rezidentům. Jinak je parkování zpoplatněno tak, že s rostoucí vzdáleností od Velkého náměstí klesají sazby parkovného. Do systému jsou zapojeny i 3 parkovací domy – Regiocentrum, Katschnerka a Jana Gayera. Parkování je na většině míst zpoplatněno v pracovní dny od 8 do 18 hodin a v soboty od 8 do 16 hodin. Na Velkém náměstí a v parkovacích domech se platí nepřetržitě s tím, že v nočních hodinách a o víkendech jsou sazby parkovného paušální.

Z analýzy obsazenosti parkovacích domů vyplynulo, že parkovací dům Regiocentrum slouží zejména k dennímu parkování a v nočních hodinách je výrazně prázdnější. Různé formy dlouhodobého parkování zde využívá přibližně dvojnásobný počet vozidel než využívá krátkodobé parkování s lístkem z parkovacího automatu. Místa pro dlouhodobé parkování jsou během dne využita téměř ze 100 %. V parkovacím době Katschnerka je podíl dlouhodobého parkování asi čtyřnásobný oproti krátkodobému. Byla zde zjištěna prozatím dostatečná kapacitní rezerva, která v nejzatíženějších denních hodinách pracovního dne činila okolo 50 % kapacity. Parkovací dům Jana Gayera nebyl hodnocen, protože zatím funguje jen krátce. Analýza zakoupených parkovacích lístků na Velkém náměstí ukázala, že nejvíce řidičů nadále dává přednost platbě mincemi (více než dvě třetiny všech plateb), následuje platební karta (22 %) a SMS (8 %). Parkovací aplikace mají stále velmi nízký podíl. Nejvyšší obsazenost parkovacích míst byla zjištěna v poledním čase okolo 11-12 hodiny.

Parkování a odstavování vozidel je problematické také na sídlištích, kde však není nijak regulováno. Nespokojenost občanů s možnostmi parkování se projevila i v názorové mapě, kde je zastoupena ohledně problematiky parkování téměř každá více zalidněná městská část.

V kapitole o **Řízení a regulaci dopravy** bylo konstatováno, že aktuálně probíhá realizace projektu „Inteligentní dopravní systém města Hradec Králové“, který problematiku řízení a regulace dopravy podrobně řeší. Celkem se ve městě nachází 34 světelně řízených křižovatek a





4 řízené přechody, kterých se tento projekt týká. Mezi základní funkce systému patří Řízení dopravy, dohledu a sběru dat, Penalizace, Vazba na MHD, Dispečink systému, Přenosová síť a Centrální prvek systému. Byly nastíněny možnosti nadstavby systémů do budoucna, například využití k regulaci vjezdu do centra města na území ohraničeném II. dopravním okruhem, preferencí IZS nebo využití v rámci „Smart City“.

V oblasti **Zásobování města** je možné konstatovat, že se v určitých, zejména průmyslových a skladištních částech města jedná o poměrně významný problém. V širším centru města, přibližně ve stejném rozsahu jako zpoplatnění parkování, je plošně zakázán vjezd nákladních vozidel mimo dopravní obsluhu. Dále je regulováno zásobování pomocí systému tzv. zásobovacích oken, který je však poměrně nepřehledný (různé časy v podobných místech, 2 nebo 3 okna, atd.). Bylo vytipováno několik oblastí s vyšším obratem těžkých nákladních vozidel, z nichž u 5 oblastí bylo potvrzeno dopravním modelem více než 100 těžkých nákladních vozidel za den.

Z hlediska trasování nákladních vozidel je problematické vedení v blízkosti centra města (II. dopravní okruh) v důsledku chybějících komunikací, které by umožnily alternativní trasy. Některá nákladní vozidla také ve směru od Pardubic využívají nevhodné místní komunikace pro cestu do Kuklen. Problematické je také odstavování vozidel u koupaliště Flošna či v Partizánské ulici v Novém Hradci Králové, které nejsou k tomu účelu vůbec vybaveny.

Co se týče **Kampaní udržitelné mobility**, účastní se město Hradec Králové tradičně Evropského týdne mobility, včetně doprovodných akcí jako Zažít město jinak nebo Den bez aut. Dále se účastní kampaní Do práce na kole, CityChangers, Pěšky do školy či informačních akcí na podporu bezpečného zamykání jízdních kol.

V oblasti **Městské správy dopravy** jsou pravomoci rozděleny mezi více náměstků primátora, nejvýznamnější pravomoci má náměstek pro rozvoj města. V rámci této kapitoly byl porovnáván stav fungování městské správy dopravy v Hradci Králové s 5 jinými českými a slovenskými městy – Brnem, Českými Budějovicemi, Ústím nad Labem, Libercem a Nitrou. Z porovnání měst vyplývají doporučení obsazení pozice náměstka nebo radního pro dopravu, vyjasnění hierarchie kompetencí, zajištění kontinuálního dohledu nad přípravou dopravních záměrů a určení zaštiťujících osob pro projekty ve vztahu ke Královéhradeckému kraji.

Dále byla provedena analýza **Životního prostředí**. Byly popsány klimatické podmínky, voda, půda a horninové prostředí, příroda, biodiverzita, lesy, krajina a odpady.

Pro hodnocení **kvality ovzduší** byla vytvořena rozptylová studie. V případě koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, stejně jako v případě koncentrace NO₂ nedošlo k překročení ročního imisního limitu. V případě PM_{2,5} je dosahováno hodnot blízkých se ročním imisním limitům na křižovatkách II. dopravního okruhu a okolo silnice I/35 v Plotišti. V případě koncentrace NO_x došlo částečně k překročení ročního imisního limitu v místech, kde se nenachází žádné cenné ekosystémy. Nejproblematictější znečišťující látkou na území města je dlouhodobě benzo[a]pyren. K překročení ročního imisního limitu došlo na větší části zastavěného území, místy až dvojnásobně (Plotiště). Nejvýznamnější zdrojem této látky jsou místní topeniště, ale i tak je nezbytné učinit opatření, která povedou ke snížení koncentrací znečišťující látky.

Při hodnocení **hlukové zátěže** byl zvlášť hodnocen hluk ze silniční a ze železniční dopravy. Nadměrným hlukem ze silniční dopravy (nad zvolenou mezní hodnotu) jsou v Hradci Králové nejvíce zatíženi obyvatelé Nového Hradce Králové, Pražského Předměstí, centra a Slezského Předměstí. Z hlediska počtu zasažených obyvatel je nejproblematictější okolí třídy Edvarda Beneše. Největšímu zatížení hlukem z železniční dopravy jsou vystaveni obyvatelé v okolí železničních tratí do Chlumce nad Cidlinou, Pardubic a Týniště nad Orlicí. Z hlediska počtu zasažených obyvatel je nejproblematictější část sídliště Slezské Předměstí u železniční trati.

Na základě uvedených částí Problémové analýzy byla vypracována podrobná **SWOT analýza a Problémová mapa**. Byly zároveň shrnuty hlavní **Výstupy dopravního modelu** z pohledu





intenzit IAD a kapacity silniční sítě. V samostatné přílohy byl vytvořen souhrnný **Zásobník projektů**, který obsahuje všechny identifikované projekty města, kraje a státních organizací v řešeném a částečně i v zájmovém území, které mají vliv na dopravu.

